

Анализ рынка по перевалке грузов в морских портах России



Т. П. Сацук,
д-р экон. наук, профессор
кафедры «Бухгалтерский
учет и аудит» Петербу-
бургского государствен-
ного университета путей
сообщения Императора
Александра I (ПГУПС),



С. А. Жутяева,
канд. экон. наук, доцент
кафедры «Бухгалтерский
учет и аудит» ПГУПС

В морских портах России обрабатывается около 90 % внешнеторговых грузов, стивидорная отрасль является ключевым звеном в международной торговле. При этом в деятельности портов возникают риски, которые необходимо детально изучать и своевременно устранять.

Грузооборот портов — это комплексный индикатор «самочувствия» транспортной системы, экспортного и логистического секторов, показатель, позволяющий судить о функционировании портовых комплексов и их способности привлекать грузы и суда.

Грузопотоки в значительной степени определяются изменениями в спросе, а объем грузооборота портов дает представление о состоянии мировой экономики и потенциальных потребностях в развитии транспортной инфраструктуры и инвестициях.

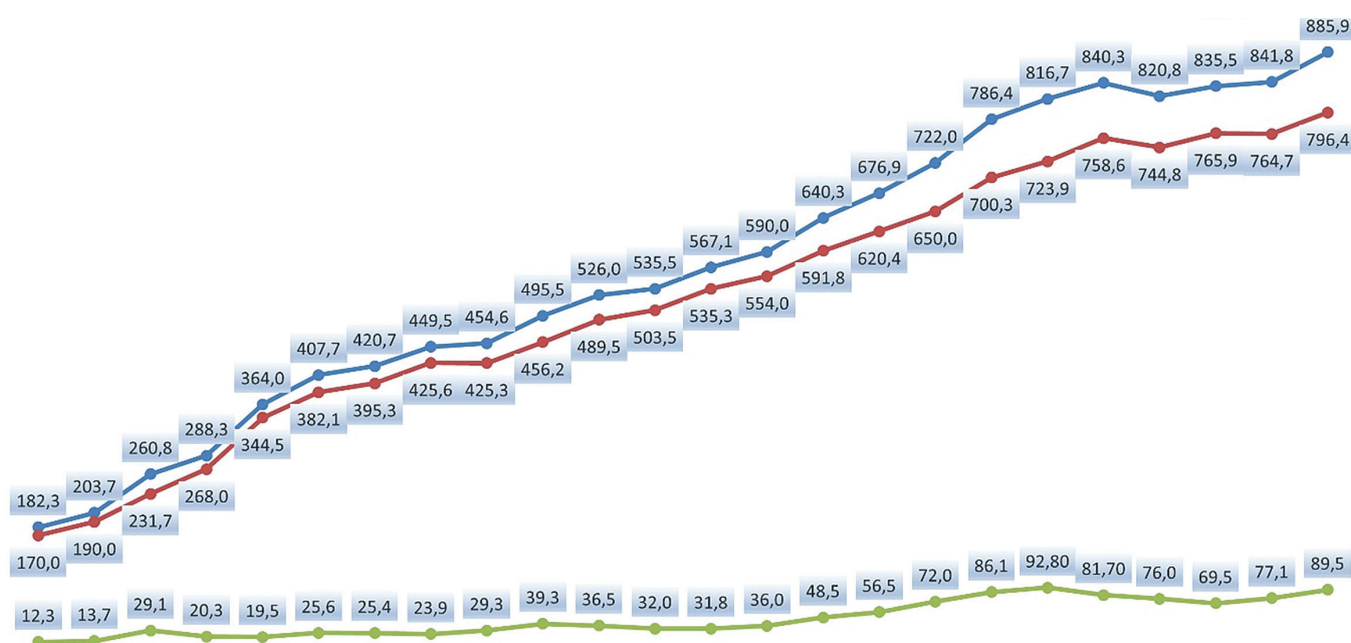
По итогам 2023 г. грузооборот российских морских портов (по всем видам грузов) вырос на 5 % по сравнению с прошлым годом и достиг 885,9 млн т (см. рисунок).

Россия по-прежнему занимает скромное место в системе международных морских перевозок, хотя наблюдается положительная динамика: с 2010 г. растет доля в общем объеме перевозок (табл. 1).

На развитие морских перевозок влияют разные факторы: средняя продолжительность навигации, скорость доставки грузов, средняя себестоимость, тип используемого флота и способ организации перевозок. Для усиления роли России в системе мировой торговли потребуются модернизация транспортной инфраструктуры, снижение издержек, ускорение товарооборота и другие меры, закрепленные в Морской доктрине РФ до 2030 года и в Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года.

Согласно Стратегии, с учетом реализации проектов, включенных в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, расширение объемов портовых мощностей к 2030 г. приведет к росту грузооборота до 1,1 млрд т. Проанализируем выполнение промежуточных целевых индикаторов по итогам 2020 г. (табл. 2).

В целом можно отметить, что по итогам 2020 г. эффективность использования



2000 г. 2001 г. 2002 г. 2003 г. 2004 г. 2005 г. 2006 г. 2007 г. 2008 г. 2009 г. 2010 г. 2011 г. 2012 г. 2013 г. 2014 г. 2015 г. 2016 г. 2017 г. 2018 г. 2019 г. 2020 г. 2021 г. 2022 г. 2023 г.

Объем перевалки грузов через морские порты России [1]

Таблица 1. Динамика морских грузовых перевозок, млн т

Показатель	1980	1990	2000	2005	2010	2015	2021	2023
В мире	3704	4008	5984	7109	8409	10 024	11 000	11 132*
В СССР и РФ	392,6	403,4	182,2	407	526	676,9	835,5	885,9
Доля РФ, %	10,60	10,06	3,04	5,73	6,26	6,75	7,60	7,96

Примечание: * — по оценкам ЮНКТАД [2].

Таблица 2. Целевые индикаторы реализации Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г.

Показатель	2020 г., факт.	2023 г., факт.	2020 г. план Еп	2020 г. план Inn	2030 г. план Еп
Объем перевалки грузов, млн т	820,8	885,9	859,8	942,0	1102,6
Мощность перегрузочных комплексов, млн т	1226,5	1294,7	1323,1	1410,3	1472,7
Коэффициент использования, %	67	68	65	67	75

Примечания: Еп — консервативный (энерго-сырьевой) вариант; Inn — инновационный вариант.

Таблица 3. Грузооборот морских портов России по основной номенклатуре, млн т

Грузы	2020 г. план Еп	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Отклонение 2023 г. от 2021 г., %
Сухогрузы						
Уголь	108,7	188,6	202,8	206,5	205,6	109,01
Зерно	37,4	50,3	42,4	45,1	70,6	140,36
Контейнеры	93,1	57,7	61,2	45,3	50,1	86,83
Минеральные удобрения	38,3	19,2	19,3	24,2	36,7	191,15
Чермет	53,5	26,9	29,0	24,5	21,3	79,18
Руда	24,5	13,2	11,9	12,7	9,8	74,24
Прочие	75,9	48,8	42,3	43,3	52,6	107,79
Итого	431,4	404,7	413,0	404,8	446,7	110,38
Наливные						
Нефть	255,0	235,1	238,1	256,0	272,2	115,78
Нефтепродукты	120,0	142,6	146,7	139,0	121,5	85,20
Сжиженный газ	53,4	32,6	32,4	35,2	34,1	104,6
Прочее		5,8	5,2	6,7	9,1	156,9
Итого	428,4	416,1	422,4	436,9	436,9	105,00
Всего	859,8	820,8	835,4	841,7	883,6	107,65

вложений в морскую инфраструктуру достигла заданного уровня: коэффициент использования портовых мощностей составил 67 %, что соответствует инновационному плану развития. Однако не выполнен план по увеличению портовых мощностей и объему перевалки грузов на 7 % и 5 % соответственно от консервативного варианта.

Низкая загруженность — одна из проблем российских портов. Некоторым морским терминалам не хватает причальных глубин, другие не способны обрабатывать или хранить особые виды грузов (крупногабаритных, особорежимных, опасных).

Для увеличения портовых мощностей на рынке стивидорных услуг необходимо развивать конкуренцию, однако некоторые барьеры вхождения на данный рынок препятствуют или затрудняют хозяйствующим субъектам начало дея-

тельности. Можно выделить следующие ограничения для входа на рынок.

1. Экономические:

- необходимость больших инвестиций в создание инфраструктуры для оказания услуг по транспортной обработке грузов в портах, большой срок окупаемости инвестиций;
- большой экономический потенциал имеющихся организаций в сфере погрузо-разгрузочных работ, способных при наличии спроса без особых затрат значительно увеличить объем производства (эффект масштаба производства);
- от инвестора требуется не только вложить деньги, но и предоставить финансовые гарантии смежным компаниям (ОАО «РЖД», ФГУП «Росморпорт») по загрузке их инфраструктуры, а следовательно, фактически объем инвестиций вырастает втрое;

• процессы перевалки отличаются повышенной энергоемкостью, постоянный рост стоимости энергоносителей снижает эффективность деятельности.

2. Административные:

- необходимость получения лицензии на осуществление отдельных видов деятельности;
- трудность получения частным инвестором земельного участка, сопряженного с водной акваторией с гарантированными глубинами для крупнотоннажных судов;
- длительный и сложный процесс согласования и получения разрешительных документов по расширению стивидорными компаниями производственных мощностей;
- экологические ограничения: до 2000 г. в соответствии с Водным кодексом размещение складов хранения

Таблица 4. Грузооборот портов Балтийского бассейна, млн т [5, 6]

Порт	2021 г.		2022 г.		2023 г.	
	Сухие грузы	Наливные грузы	Сухие грузы	Наливные грузы	Сухие грузы	Наливные грузы
Усть-Луга	53,0	56,0	55,8	68,3	112,5	
Приморск	-	53,0	2,3	54,8	63,1	
Большой порт Санкт-Петербург	50,5	11,5	34,3	4,5	49,6	
Высоцк	4,3	12,6	2,4	13,6	12,8	
Калининград	9,1	1,5	7,1	1,2	н/д	
Выборг	1,0	0,1	1,3	-	н/д	
Итого	118,0	134,6	103,2	142,4	113,1	135,5
Всего	253,0		245,6		248,6	

Таблица 5. Динамика грузооборота отдельных видов товаров

Грузооборот, контейнерооборот	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Грузооборот удобрений, всего, млн т, в том числе по бассейнам:	19,3	24,2	36,7
Балтийский	12,5	17,6	28,0
Азовско-Черноморский	3,4	3,7	4,0
Арктический	3,2	2,9	н/д
Контейнерооборот, всего, млн TEU, в том числе по бассейнам:	5,60	4,30	4,96
Дальневосточный	2,12	2,30	2,57
Балтийский	2,50	1,07	1,22
Азовско-Черноморский	0,84	0,77	1,00

химических удобрений ближе 500 м от кромки воды было запрещено [3].

3. Другие:

- неопределенность и риск, связанные с макроэкономической ситуацией в стране и мире, затрудняют прогнозирование деятельности морского порта, в том числе стивидорных компаний.

Подробно изучая объем перевалки по видам грузов (табл. 3) на основании данных Росморречфлота [4] и Стратегии, можно отметить, что в 2020 г. был перевыполнен консервативный план по перевалке угля, зерна и нефтепродуктов на 74, 35 и 18% соответственно.

При этом такие грузы, как контейнеры, удобрения и нефть продемонстрировали невыполнение плана на 38, 50 и 8% соответственно. Динамика грузов за 2020–2023 гг. положительная по многим видам грузов, кроме контейнеров: их объем снизился на 13%. Стремительно вырос объем перевалки в категории «удобрения» — на 91%.

Распределение грузовой базы по бассейнам в России неравномерно из-за особенностей расположения производственных мощностей и рынков сбыта. Например, большая часть угля и кокса переваливается в портах Дальнего Востока, грузы в контейнерах и минеральные удобрения — в балтийских портах, зерно и металлы — в Азово-Черноморском бассейне.

Из табл. 3 видно, что по двум видам грузов невыполнение плана критичнее всего — это контейнеры и удобрения. Рассмотрим результаты работы портов Балтийского бассейна, в которых данные грузы преобладают (табл. 4).

Общий грузооборот морских портов Балтики по итогам 2023 г. составил 248,6 млн т, что только на 1,3% больше, чем за 2022 г. Однако по сравнению с показателем за 2021 г. грузооборот даже сократился на 1,7%.

В бассейне Балтийского моря расположены шесть мажоритарных (с оборотом более 1 млн т в год) российских морских портов: Большой порт Санкт-Петербург, Приморск, Высоцк, Выборг, Усть-Луга, Калининград. Они являются конечными пунктами российских участков международных транспортных коридоров.

Все порты Балтийского бассейна расположены на территории Северо-Западного региона России, обладающего значительным транспортным потенциалом. Регион пересекают два международных транспортных коридора: № 2 («Восток — Запад») и № 9 («Север — Юг»), они важны для экономического развития страны.

В 2022 г. в стране начались структурные изменения во всех отраслях экономики, в том числе в области транспорти-

ровки грузов. С российского рынка ушли многие международные транспортные компании, грузопоток переориентировался с запада на восток и на юг. В табл. 5 четко прослеживаются эти изменения. Так, перевалка в контейнерах стала преобладать в портах не Балтийского бассейна, а Дальневосточного.

По данным табл. 5 видно, что на долю Балтийского бассейна приходится 76% грузооборота удобрений. Перевалка минеральных удобрений через эти порты географически выгодна, поскольку у Группы «ФосАгро» и АО «ЕвроХим» имеются химические заводы, расположенные в Ленинградской области. Согласно Стратегии, к 2030 г. морская перевозка удобрений в России должна составить 65,9 млн т, на данный момент план выполнен на 60%. В обозримой перспективе есть необходимость наращивать объемы перевалки данного груза.

Арктический бассейн имеет естественное ограничение по срокам навигации, а также проблемы с пропускной способностью ОАО «РЖД», поэтому он остается экономически выгодным лишь для транспортировки удобрений с северных производств в незначительных объемах.

Контейнерооборот портов России в 2023 г. вырос на 15%, однако это ниже 2021 г. на 12%. Дальневосточный бассейн в 2022–2023 гг. стал лидером по обработке контейнеров, на их долю приходилось 53 и 51% соответственно. Основные проблемы наблюдаются в портах Балтийского бассейна, объем перевалки снизился в 2 раза. К примеру, мощности Большого порта Санкт-Петербурга по перевалке контейнеров загружены всего на 24%.

Результаты анализа рынка по перевалке грузов в морских портах позволяют сделать следующие выводы.

1. Россия является крупнейшим экспортером минеральных удобрений, око-



ло 15% от годового потребления в мире приходится на продукцию отечественных компаний. В ближайшей перспективе необходимо сохранять объем экспорта и наращивать строительство терминалов минеральных удобрений.

Барьеры входа на данный рынок считаются преодолимыми, поскольку затраты экономически оправдываются доходами, которые получит хозяйствующий субъект, собирающийся войти на данный товарный рынок. К примеру, простой балкерный терминал с грейферной погрузкой можно построить за 2–3 года, а для строительства специализированного терминала понадобится около 5 лет, начиная с принятия инвестиционного решения [7, 8].

2. Самый проблемный вопрос в перевалке грузов в морских портах — это низкий объем контейнерных перевозок и катастрофическая нехватка судов-контейнеровозов, причем в России практически отсутствует их производство. В обозримой перспективе необходимо развивать логистический сервис, расширять номенклатуру грузов, перевозимых в контейнерах, например, таким способом можно больше переваливать удобрений, что продиктовано требованиями экологии и безопасности. В среднесрочной перспективе необходимо создать национального российского контейнерного

перевозчика и построить собственный контейнерный флот.

Таким образом, морской порт выполняет важную функцию транспортного узла, концентрирующего элементы логистической инфраструктуры для эффективной и качественной обработки грузов. Предстоит значительная трансформация услуг по перевалке грузов, это необходимо, чтобы достичь суверенитета на международном морском рынке. **Т**

Источники

1. Динамика грузооборота морских портов России // АО «Морцентр-ТЭК». Аналитика. URL: <https://morcenter.ru/analytics> (дата обращения 21.04.2024).
2. Обзор морского транспорта 2018 и 2023 гг. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_ru.pdf, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023overview_ru.pdf (дата обращения 21.04.2024).
3. ФЗ от 02.07.2021 года № 340 «О внесении изменений в закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_389079 (дата обращения 21.04.2024).
4. Грузооборот морских портов России по основной номенклатуре грузов за 12

месяцев 2023 г. // Ассоциация морских торговых портов. Статистика. URL: https://www.morport.com/sites/default/files/inline/files/12_2023_nomenklatura.pdf (дата обращения 21.04.2024).

5. Грузооборот порта Усть-Луга в 2021 году вырос на 7% // ПортНьюс. URL: <https://portnews.ru/news/323964/> (дата обращения 21.04.2024).
6. Грузооборот морских портов России по итогам 2023 г. вырос на 5% до 883,8 млн т // Федеральное агентство морского и речного транспорта. URL: <https://morflot.gov.ru/novosti/lenta/gruzooborot-morskikh-portov-rossii-po-itogam-2023-goda-vyros-na-5-do-883-8-mln-t> (дата обращения 21.04.2024).
7. Стоимость строительства морского терминала для перевалки зерна: основные факторы и примеры реальных проектов // ПортсИнфо. URL: <https://portsinfo.ru/ports-news/144-port-news/170800-stoimost-stroitelstva-morskogo-terminala-dlya-perevalki-zerna-klyuchevye-factory> (дата обращения 21.04.2024).
8. Илатовский Д. Будем прирастать по всем основным видам грузов // Ассоциация морских торговых портов. URL: <https://www.morport.com/rus/publications/denis-ilatovskiy-budem-prirastat-po-vsem-osnovnym-vidam-gruzov> (дата обращения 21.04.2024).